

RAUL DE LUZENBERGER

(Responsabile dell'Ufficio TACIS dell'U.E. – Minsk, Bielorussia;

Docente di Politica comunitaria

nell'“Istituto Universitario Orientale” di Napoli)

**L'AZIONE DELL'UNIONE EUROPEA
PER LE INFRASTRUTTURE DEI TRASPORTI
NEI PAESI DELL'EX UNIONE SOVIETICA**

Il PCA (*Partnership and Cooperation Agreement* – Accordo di cooperazione e partenariato).

L'azione dell'Unione Europea nei confronti dei cosiddetti “Nuovi Stati Indipendenti (NSI)”, è guidata innanzitutto dagli accordi di cooperazione e partenariato. Tali accordi specificano una serie di aree di dialogo basate su principi comuni. Le date in cui sono entrati in vigore gli accordi di partenariato con i singoli Paesi dei NIS sono riportati qui di seguito.

Accordi di Cooperazione e Partenariato tra l'Unione Europea e

Paese	Data di entrata in vigore
<u>Armenia</u>	1 luglio 1999
<u>Azerbaijan</u>	1 luglio 1999
<u>Belarus</u>	Ratificato nel marzo 1995 non ancora entrato in vigore. L'accordo ad <i>interim</i> non è ancora entrato in vigore.
<u>Georgia</u>	1 luglio 1999
<u>Kazakhstan</u>	1 luglio 1999
<u>Kyrgyzstan</u>	1 luglio 1999
<u>Moldova</u>	1 luglio 1999
<u>Mongolia</u>	Un accordo commerciale e di cooperazione è entrato in vigore nel marzo 1993.
<u>Russia</u>	1 dicembre 1997
<u>Turkmenistan</u>	Ratificato nel maggio 1998 non ancora entrato in vigore. L'accordo ad <i>interim</i> non è ancora entrato in vigore
<u>Ukraine</u>	1 marzo 1998
<u>Uzbekistan</u>	1 luglio 1999

Fonte: DG RELEX, web site

Nel caso della Federazione Russa, l'articolo 70 (analogo a quello degli accordi con altri Paesi) prevede che nel settore dei trasporti le parti dovranno sviluppare ed irrobustire la cooperazione. La collaborazione tra la U.E. e la Federazione Russa dovrà, tra l'altro: "avere lo scopo di ristrutturare e modernizzare il sistema di trasporto e la rete di trasporto russa". Si dovrà tra l'altro sviluppare il sistema di trasporto, assicurandone, dove ciò sia appropriato, la compatibilità con gli altri sistemi di trasporto europei, nel contesto di un sistema di trasporto globale.

La Cooperazione dovrà, tra l'altro, includere anche:

- la modernizzazione del *management* e della operatività del trasporto su strada e su rotaia, portuale ed aeroportuale;
- la modernizzazione e lo sviluppo della infrastruttura ferroviaria, delle vie d'acqua, della rete viaria, dei porti, aeroporti e sistemi di navigazione aerea, ivi inclusa la modernizzazione delle maggiori vie di traffico di interesse comune, dei collegamenti Trans-Europei per i succitati modi di trasporto;
- la promozione e lo sviluppo di sistemi multimodali di trasporto;
- la promozione della ricerca e dei programmi di sviluppo comuni per i sistemi di trasporto;
- la preparazione di attività legislativa e di un *framework* istituzionale per lo sviluppo e l'applicazione di politiche nel settore di trasporto, ivi inclusa la privatizzazione del settore dei trasporti.

Il PCA ha una struttura di comitati e sottocomitati che assicura che la discussione dei vari problemi avvenga il più possibile ad un livello politico adeguato. Per questo motivo costituisce il cardine dell'azione dell'U.E. nei confronti dei Nuovi Paesi Indipendenti. I vari programmi di aiuto dell'U.E. che operano in questi paesi si inseriscono in genere nella logica del PCA, di cui agiscono in supporto, con l'obiettivo di finanziare la realizzazione di progetti di interesse comune.

Il Programma TACIS come strumento di applicazione del PCA. L'intervento nel settore dei trasporti.

L'azione dell'Unione Europea (U.E.) nel campo dei trasporti nei Nuovi Stati Indipendenti (NSI) si articola attraverso quattro programmi:

1. *Cross Border Cooperation - Border Crossings*
2. Progetti TACIS relativi ai TEN (*Trans European Networks*) *Corridors*
3. TRACECA
4. INOGATE

L'anno scorso ebbi modo di parlare delle opere per lo sviluppo dei corridoi II e IX che corrono principalmente nei NSI occidentali. Gli aggiornamenti su questo tema ci sono stati dati oggi dall'amico Astapenka. Quest'anno vorrei affrontare in modo più globale la situazione, esaminando anche gli altri aspetti dell'azione dell'U.E. nel campo dei trasporti dei NIS, parlando del CBC, TRACECA, e del problema posto dall'enclave di Kaliningrad, e soprattutto evidenziando la situazione di partenza sulla base della quale l'U.E. opera attraverso i propri programmi di aiuto.

L'intenzione che mi spinge è quella di legare il discorso relativo ai diversi (sotto) programmi del TACIS di supporto ai NSI con il tema dell'allargamento della U.E., mantenendo e rivendicando quel ruolo di stimolo e di invito alla riflessione su tematiche di lungo periodo che in questo convegno il prof. Fanara ha voluto assegnarmi già dall'anno scorso.

Anche in questo convegno si è più volte accennato al problema dell'allargamento, con atteggiamento che mi permetterei di definire tipico. L'allargamento è visto come un fatto inevitabile, vicinissimo, che provocherà tutta una serie di problemi ampiamente noti agli addetti ai lavori, conseguenza dell'impreparazione nostra e dei futuri Paesi membri. Insomma l'allargamento è visto da tutti gli

addetti ai lavori come una catastrofe ineluttabile. Di ciò poco si parla nella retorica ufficiale dell'evento, tutta volta a vantare effetti positivi e rafforzamento della U.E. Ma, d'altra parte, forse proprio per la difficoltà di spiegare al grande pubblico qualcosa che, al di là delle dichiarazioni pubbliche, lascia tutti perplessi, il dibattito sull'allargamento stenta a decollare pur essendo giunti quasi in dirittura d'arrivo.

Fanno eccezione pochi recenti articoli, nascosti nelle pagine interne di alcuni giornali, spesso sotto altri titoli, che ripropongono il problema di una scelta di allargamento ad Est rispetto ad altre direzioni possibili, e mettono in rilievo le problematiche relative alla situazione dei futuri Stati membri in termini di *governance* (corruzione, cattiva amministrazione pubblica), dei diritti umani in alcuni Paesi, in particolare del Baltico, delle sacche di povertà che comunque sussistono in questi Paesi quasi alla vigilia dell'ingresso nell'Unione.

Qui ad Acireale, su questa bellissima costa siciliana e di fronte al Mar Mediterraneo, è doveroso chiedersi perché si sia ritenuto che un allargamento ad Est, verso i paesi dell'ex-Comecon, comporti meno problemi che non un allargamento a Sud, verso il Mediterraneo, con l'adesione della Turchia. La domanda non è retorica. Se infatti sono evidenti le affinità storico-culturali con i Paesi dell'Europa centrale, e di contro la storica differenza religiosa con il sud del Mediterraneo, dal punto di vista economico-amministrativo, le affinità con le economie di mercato della Turchia, Cipro e Malta, sono di gran lunga maggiori delle profonde differenze che restano ancora con i Paesi in transizione, nonostante le importantissime riforme attuate ed i proclami di vittoria della Banca Mondiale.

Ma l'allargamento è anche un problema di rapporto con quei paesi che costituiranno la nostra futura frontiera e con cui l'U.E. è chiamata ad intessere un insieme di rapporti che non sono solo e spesso non sono principalmente nell'interesse dei nostri vicini. La qualità di questo rapporto in ultima analisi determinerà il successo

o meno dell'allargamento. Il successo del metodo comunitario deriva dall'aver creato un'area di pace e prosperità attraverso un'unione di territori situati sulle due sponde di aree di frattura storica del tessuto europeo. Nel caso dell'attuale allargamento, e non per caso, la Comunità si trova invece a collocarsi solo su un lato della grande frattura storica dell'Est Europeo, che corre tra i Paesi Baltici, la Bielorussia-Polonia e l'Ucraina. Il rapporto con i nuovi vicini segnerà quindi la caratteristica di un allargamento che potrà porre la Comunità in un ruolo centrale nel flusso di scambi mondiali, o invece creare una frontiera estrema e ben definita all'ulteriore espansione ad Est, chiudendo di fatto la Comunità al proprio interno. Ed a ben vedere ambedue le tendenze sono presenti al giorno d'oggi nel dibattito comunitario, con, da un lato, chi, come il Presidente Prodi, ribadisce ad ogni possibile occasione il limite quasi invalicabile raggiunto dalla Comunità con il futuro allargamento, ed altri, come ad esempio il Parlamento Europeo, che vedono invece aperta la porta ad ulteriori espansioni ad Est.

Ma al di là del generico riferimento ai nuovi vicini, è il rapporto con la Federazione Russa, ed in particolare una futura adesione della Russia alla Comunità che, nonostante il profilo temporale necessariamente non breve di questa eventuale operazione, determineranno il futuro assetto mondiale.

Ed è in questa luce che le iniziative per potenziare la rete di trasporto e facilitare gli scambi prese dalla Commissione Europea, in particolare nei nuovi NSI, assumono una grande rilevanza ed una valenza anche politica. Senza una rete adeguata, la nuova Unione si troverà isolata al proprio interno, invece che al centro di una rete che ne consenta l'ulteriore sviluppo economico e ne estenda l'influenza di immagine e culturale, preparando al contempo nuovi Paesi ad un futuro possibile ingresso.

La situazione dei trasporti nei NSI.

La situazione nei NSI è caratterizzata da una bassa qualità dell'offerta di trasporto, combinata a costi relativamente elevati. Ciò a causa:

- *delle condizioni geografiche e climatiche.* I Nuovi Stati Indipendenti coprono un'area geografica enorme e sono caratterizzati da condizioni climatiche particolarmente difficili per lunghi periodi dell'anno. Se oramai la proverbiale cattiva condizione delle strade in primavera e autunno nell'impero zarista sono un ricordo tramandato nei libri di storia, grazie alla grande modernizzazione effettuata dall'URSS fino alla fine degli anni '60, è indubbio che le condizioni climatiche sfavorevoli costituiscono ancora una forte barriera al trasporto. La chiusura dei porti del Nord della Russia durante l'inverno; il gelo anche a latitudini relativamente meridionali, come nel Centro Asia e nel Caucaso, che pur sono alla stessa latitudine dell'Italia, e che è dovuto all'assenza di catene montuose a sviluppo est-ovest come quelle che proteggono l'Europa mediterranea, ed all'assenza degli effetti benefici della corrente del Golfo; tutto ciò, insieme alle grandi distanze, porta a dei costi elevati di trasporto, anche in presenza dei bassi salari dei lavoratori dell'industria di trasporto dei NSI;
- *della distribuzione dell'industria.* L'industria sovietica è stata costruita rispondendo alle esigenze del piano e della politica sociale dell'URSS. Solo in minima parte la localizzazione delle strutture industriali ha risposto a logiche di mercato ed economiche. Ne sono risultate industrie di grandissime dimensioni, destinate a fornire tutto il mercato dell'Unione Sovietica a partire da pochi punti nodali, spesso lontani dalle grandi vie di comunicazione e dai mercati finali. Una tale distribuzione dell'industria porta

naturalmente ad un forte aumento dei costi di trasporto, che finiscono per incidere in modo più che proporzionale sul costo del prodotto finale;

- *delle regolamentazioni in particolare per quel che riguarda il trasporto attraverso la frontiera.* La struttura amministrativa ereditata dall'URSS non è adeguata alle esigenze attuali di sviluppo di un mercato libero e competitivo. In particolare, molto difficile è la situazione nel caso dei trasporti transfrontalieri, in cui la mentalità delle amministrazioni preposte ai controlli e la legislazione ereditata dall'URSS rispondono a logiche volte più a scoraggiare che a promuovere il passaggio di persone e beni attraverso la frontiera. Ciò, unitamente al nascere di nuove frontiere che tagliano tradizionali canali di scambio, ed all'irrigidirsi delle norme che consentono lo scambio di beni verso l'Europa Centro-Orientale (ECO), in conseguenza della preparazione all'ingresso di quasi tutti gli Stati ECO nell'area Schengen, hanno avuto effetti dirompenti sui flussi di traffico all'interno dei NSI e tra questi e le aree esterne, provocando anche un forte aumento dei costi.

Il crollo dell'attività economica, in molti Paesi più che dimezzatasi tra il 1990 ed il 1996, anche in conseguenza dell'aumento dei costi e delle difficoltà del trasporto, ha fatto sì che il sistema si adattasse ad un livello di equilibrio più basso in cui, ad un basso livello di attività economica e di domanda di trasporto, fa riscontro una struttura obsoleta dell'offerta, con costi relativamente elevati, ma anche con una capacità che è in linea con la domanda nelle condizioni attuali. Il problema che si pone è quello di uscire da questo circolo vizioso e sviluppare nuove potenzialità che rispondano ad un bisogno urgente di sviluppo economico, su basi durature e di mercato.

Un aspetto importante a questo proposito è l'aumento dei flussi di trasporto conseguente all'aprirsi di questi mercati agli

scambi internazionali. I nuovi flussi sono di direzione ovest-est per quanto riguarda i prodotti di consumo che l'industria dell'Europa Occidentale invia in questi Paesi, a cui corrisponde un flusso di materie prime che si sviluppa sempre di più in senso contrario. L'industria di beni manufatti delle grandi potenze industriali tra i NSI, in particolare la Federazione Russa, la Bielorussia e l'Ucraina, sta aumentando la propria competitività e, a fronte di piccole ma significative penetrazioni del mercato dell'U.E., sta sviluppando e solidificando rapporti preesistenti, basati su flussi di scambio nord-sud con Paesi come la Cina, l'India ed il mondo arabo.

Un fattore che ritarda questo sviluppo è la grande confusione esistente in molti paesi rispetto agli enti decisionali. Innanzitutto occorre notare che la grande maggioranza di questi Paesi non ha una tradizione di amministrazione autonoma, ed è abituata da sempre ad "eseguire gli ordini di Mosca". L'indipendenza e la necessità di creare strutture amministrative nazionali in assenza di cultura amministrativa ha spesso portato ad elevare semplicemente i dipartimenti locali della struttura amministrativa dell'URSS a ministeri o enti governativi, con competenze attribuite da atti legislativi che non rispondono ad alcuna logica di normale amministrazione. Ciò mentre le amministrazioni a livello locale, in particolare nelle zone più remote, si sono spesso trovate nella necessità di reclutare personale senza alcuna esperienza specifica per rimpiazzare il personale amministrativo dell'URSS che "tornava in patria". Il risultato, per quel che riguarda i trasporti, è stato l'incrociarsi paralizzante delle competenze, spesso tali solo di nome.

La situazione settore per settore.

Strada.

Il trasporto su strada è caratterizzato da una bassa densità generale di trasporto, che non sorprende data la vastità delle aree interessate. A questa bassa densità fa peraltro riscontro una forte congestione delle principali aree urbane, in particolare quelle di Mo-

sca, St. Pietroburgo e Kiev, e dei principali nodi viari, in particolare, ancora una volta, quelli transfrontalieri.

La situazione della rete è anch'essa molto variabile e risponde in pratica alle stesse logiche. Ad una forte concentrazione degli interventi di adeguamento della rete nelle principali aree di flusso intorno alle città e lungo le principali linee di comunicazione fa riscontro un sostanziale abbandono di larghe zone rurali, ma spesso anche semplicemente relativamente meno centrali, in cui persino l'ordinaria manutenzione è problematica e del tutto carente. Ciò, in particolare, in quei nuovi paesi del Caucaso e dell'Asia centrale in cui si sono avuti conflitti che ancora in molti casi si perpetuano, che hanno portato ad un annullamento della struttura produttiva e della stessa struttura statale.

Anche lungo le principali linee di comunicazione la presenza di servizi ancillari è ancora embrionale. Se da un lato si è avuto un sostanziale adeguamento alle necessità della rete di distribuzione di prodotti petroliferi, almeno lungo le principali linee di comunicazione europee, la situazione, ad esempio, in centro Asia, anche da questo punto di vista, resta ancora carente al di fuori di grandi linee di comunicazione. Altri tipi di servizi ancillari, di ristoro, alberghieri, per la riparazione di guasti, restano ancora ad un livello embrionale del tutto inadeguato. Servizi avanzati di qualsiasi tipo, relativi alla sicurezza, all'intermodalità, ecc. sono del tutto assenti.

Va infine menzionata la totale assenza di regolamentazione, che favorisce un trasporto di tipo selvaggio, spesso associato ad alti rischi in termini di sicurezza.

Ferrovia.

La rete ferroviaria si presenta sostanzialmente adeguata alle necessità attuali di trasporto a lungo raggio. Questo giudizio, apparentemente positivo, va però sostanzialmente rivisto in base a quanto detto più sopra, se si prende per parametro non la scarsa domanda esistente al momento, bensì le prospettive di sviluppo futuro.

La rete ferroviaria, dopo dieci anni di sostanziale abbandono, è in condizioni di carente manutenzione, con mezzi obsoleti e che,

quando anche si sia proceduto ad un parziale rinnovo del parco, come in Bielorussia, rispondono ad un *design* arretrato, che mal si adatta alle esigenze attuali.

La Federazione Russa ha lanciato una serie di progetti di ammodernamento, che però al momento restano ancora in larga parte sulla carta e che si scontrano con le difficoltà quotidiane della Russia, ancora non uscita del tutto dalla difficilissima transizione verso un modello di mercato.

Dal punto di vista del trasporto merci, il problema maggiore è rappresentato dalla bassa intermodalità. Solo in pochi casi esistono strutture adeguate che permettano di sviluppare le potenzialità dell'offerta di trasporto a lungo raggio di servire efficacemente la domanda.

Un problema a parte nello sviluppo delle ferrovie come mezzo di trasporto di lungo raggio negli scambi con l'occidente è costituito dalla differenza di scartamento tra il sistema *ex-Sovietico* e quello dell'Europa Occidentale. Sia il traffico passeggeri che quello merci risentono fortemente di questo problema, risolto, come è noto, con una lunga fermata nella stazione di Brest per il cambio dei carrelli. Il problema è acuto in particolare per quel che riguarda i Paesi Baltici e l'enclave di Kaliningrad, in una prospettiva di adeguamento della rete ferroviaria dei paesi baltici agli standard della rete europea occidentale che porterebbe ad un ulteriore isolamento dell'enclave di Kaliningrad all'interno dell'U.E.

Ancora una volta la Federazione Russa si è dimostrata la più recettiva alle esigenze di ammodernamento ed ha proposto la costruzione di una linea Mosca-U.E. basata sugli standard U.E. Ciò ha incontrato la resistenza della Bielorussia, attraverso cui tale linea dovrebbe passare, essenzialmente per una questione di costo ed una limitata visione dei benefici prospettici rispetto alla perdita di piccoli vantaggi attuali, legati ai guadagni delle officine di Brest. Il problema che si pone in prospettiva è quello di una omologazione degli standards nella prospettiva di una integrazione delle reti. La decisione che al momento sembra assodata, di una sostanziale accettazione degli standards U.E., potrebbe forse essere modificata se si ragionasse in termini di reti complessive.

Aereo.

La situazione del trasporto aereo è in parte simile a quella degli altri settori. Dieci anni di assenza di investimenti hanno fortemente ridotto la capacità di offerta e la qualità della stessa. Anche in questo settore alla fine nell'URSS, a causa delle successive difficoltà economiche, ha fatto riscontro un crollo della domanda di trasporto, sia merci che passeggeri. Ciò fa sì che l'offerta di trasporto sia sostanzialmente adeguata alle esigenze attuali, ma con poche prospettive di sviluppo e di adeguamento dell'offerta alle future esigenze della domanda.

La situazione generale è caratterizzata da aeroporti vecchi, oramai sovradimensionati, che per dieci anni non hanno subito quasi nessun adeguamento. La sicurezza appare in generale molto carente, perché i mezzi aerei sono vecchi e non adeguati alle esigenze attuali anche per carenza di manutenzione. Le recenti direttive della Commissione in materia di limitazione del rumore provocato dagli aerei ha fortemente limitato la capacità di offerta delle linee aeree dell'ex URSS nei confronti delle linee di collegamento est-ovest, caratterizzate da uno sviluppo molto dinamico della domanda.

Questo quadro negativo conosce però delle punte caratterizzate da forti dinamiche e prospettive di ulteriore sviluppo. L'Aereoflot ha sostanzialmente retto alla fase di contrazione economica e si sta ora proponendo come una linea aerea a forte capacità di sviluppo, sia grazie alla ripresa della domanda interna, sia ai bassi costi del carburante ed ai vantaggi della posizione geografica dell'URSS nei trasporti intercontinentali.

Altre linee aeree stanno emergendo come forti competitori, per il momento su linee particolari. Si pensi ad Air Ukrain International o alle linee Kazache.

Infine è da notare la ripresa della industria aeronautica russo-ucraina. Tradizionalmente la più forte del mondo mostra segni indubbi di ripresa sia nel settore militare che in quello civile. Per il momento le potenzialità si limitano all'adeguamento di modelli esistenti alle nuove caratteristiche della domanda di mercato o ad un limitato sviluppo degli stessi. Le condizioni di partenza sono però,

nonostante i dieci anni di sostanziale fermo, buone sia per la qualità del parco, sia per i progetti già esistenti in portafoglio, che mostrano il livello della capacità tecnologica del settore nell'ex-URSS. Tali operazioni incontrano anche un certo successo di mercato, come dimostra il recente interesse di alcune compagnie *low cost* europee per i loro prodotti.

Porti e vie d'acqua.

Nonostante ancora una volta, per le ragioni esposte più sopra, si possa giudicare che la capacità dell'offerta, pur se limitata, sia per il momento adeguata alla domanda, il mezzo navale è quello che mostra più di ogni altro necessità di forte adeguamento. Esso è infatti caratterizzato da mezzi di trasporto vecchi e di concezione sorpassata, in quanto adeguati al trasporto di grandi carichi grezzi, ma non alle moderne esigenze di un complesso sistema di trasporti.

La situazione dei porti e delle linee fluviali è altrettanto carente. In sostanza pochi sono i porti adeguati al livello di servizi richiesti dalla domanda occidentale. Praticamente nulla l'intermodalità e persino la coscienza del problema nelle amministrazioni pubbliche è piuttosto limitata.

Energia.

Il trasporto dell'energia riveste una grande importanza per lo sviluppo dell'U.E. e per la sicurezza energetica del mercato più grande del mondo. La struttura esistente è caratterizzata da grandi infrastrutture, in parte qualitativamente inadeguate, che si sviluppano lungo corridoi di trasporto che solo in parte sono sotto il controllo dei paesi produttori. La situazione è in forte movimento anche perché la Russia ha di recente dato un forte impulso ad una politica di adeguamento delle strutture, con la realizzazione della nuova rete Yamal e di nuovi porti russi sul Baltico, destinati a soppiantare quelli esistenti in altri Paesi Baltici. Contemporaneamente, una serie di iniziative dell'U.E. e di alcune compagnie americane hanno portato alla creazione di linee alternative di rifornimento at-

traverso l'Ucraina ed i Paesi del Mar Nero, nel tentativo di evitare un monopolio russo in questo settore.

L'intervento della Commissione.

Nel presentare le iniziative della Commissione sui corridoi della rete trans-europea che passano per i Paesi NSI occidentali l'anno scorso richiamai il problema, ricordato anche in questo convegno da Baron, della congestione dei corridoi U.E. e della necessità di sviluppare alternative.

Ciò spiega però solo in modo molto parziale l'interesse U.E. per questi corridoi. L'andamento dei flussi attuali di traffico mostra sempre di più l'importanza che vanno assumendo i due mercati principali nell'economia delle regioni dell'Est Europa, quello di St. Pietroburgo e quello di Mosca. Infatti St. Pietroburgo e la regione di Leningrado sono già ora il mercato più importante del Baltico, ed il programma sulla *Northern Dimension* ha già preso atto di ciò. Ma questo mercato è anche il più dinamico dell'area, con prospettive che appaiono quindi chiare. Nello stesso modo, l'interesse commerciale dell'U.E. verso Est è dato dall'area di Mosca, il più grande agglomerato urbano e forse tra breve il più grande mercato regionale d'Europa. Ancora una volta inutile dire che questa è anche tra le aree con maggiori prospettive di sviluppo a medio-lungo termine.

Le potenzialità sono ancora in larga parte da sviluppare, ma non così lontane come anni fa si sarebbe pensato. L'Italia è interessata allo sviluppo del corridoio II che consentirà alla piccola e media impresa del Nord un agevole collegamento con Mosca, così come lo sviluppo del IX corridoio consentirà in prospettiva all'industria meridionale di collegarsi a Kiev e St. Pietroburgo, nonché naturalmente a Mosca.

La Commissione è impegnata allo sviluppo di adeguate infrastrutture per i punti di passaggio transfrontaliero, con l'obiettivo di ridurre i tempi di transito. In particolare si sono già compiuti investimenti a Kammeny Log, sul corridoio IX, e dall'anno prossimo verranno stanziati 16 MEURO per Kaslovitchy II sul corridoio II (CBC *border crossings*).

Il IX corridoio ha assunto una importanza straordinaria all'interno del dibattito U.E.-Russia sul problema di Kaliningrad. In previsione dell'allargamento e della partecipazione all'area Schengen dei Paesi Baltici, la Russia ha chiesto garanzie per il futuro di Kaliningrad. Le garanzie richieste riguardano l'approvvigionamento energetico di Kaliningrad (e quindi il programma INOGATE, che si occupa principalmente di assicurare i rifornimenti energetici all'Unione). Il problema di Kaliningrad richiederà attento studio e scelte fortemente innovative, per identificare soluzioni che rispettino i requisiti dell'*Acquis* Schengen.

Il programma INOGATE si propone di assicurare i rifornimenti energetici all'Unione. Esso parte dalla constatazione di una posizione deficitaria dell'Unione sia nel momento attuale che in prospettiva (e quindi di un allargamento che sia al massimo ai Paesi candidati). Il programma riconosce l'importanza di un partenariato con la Russia ed altri Paesi esterni all'Unione (Paesi dell'Asia centrale, Turchia), con l'obiettivo di sviluppare le reti di trasporto dei prodotti energetici e la capacità tecnica dei paesi produttori di gestire tale rete.

Infine il programma TRACECA ha come obiettivo quello di fornire assistenza tecnica ed investimenti per la creazione di un corridoio Europa centro-occidentale ed Asia centrale che pone in posizione centrale la Federazione Russa. Questo programma è stato molto importante nel determinare il successo dell'idea di un approccio regionale allo sviluppo integrato di sistemi di trasporto, in particolare ferroviario e su strada.

Infine è in preparazione un programma su di un'Europa più grande, i cui aspetti operativi sono ancora da definire, ma che vedrà una attenzione maggiore dell'Europa ai futuri vicini del Nord Mediterraneo e dell'Europa Orientale.

Alcune considerazioni finali.

Tredici paesi (Bulgaria, Cipro, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Latvia, Lituania, Malta, Polonia, Romania, Slovacchia, Slovenia e Turchia) hanno fatto domanda di adesione all'Unione Europea (U.E.), in maggioranza nella seconda metà degli anni 90. La Commissione ha aperto formalmente negoziati di adesione con tutti i paesi candidati, ad eccezione della Turchia (questi ultimi sono, come è noto, in preparazione).

Qui ad Acireale, in questo bellissimo albergo di fronte al Mare Mediterraneo, è doveroso chiedersi perché si sia ritenuto che un allargamento ad Est, verso i paesi dell'*ex*-Comecon, comporti meno problemi che non un allargamento a Sud, verso il Mediterraneo. Si sono già ricordate le difficoltà strutturali di adeguamento delle economie dei futuri Paesi membri anche all'indomani della transizione, oramai data per conclusa. Ma al di là di questi aspetti, ci si è portati a chiedersi come mai si sia individuato un confine in qualche modo "poco attraente" al processo di espansione, un confine che lascia al di fuori della Comunità le maggiori fonti di energia e di materie prime, e i mercati con maggiori prospettive, sia in termini assoluti che di sviluppo futuro. Alcune cifre possono forse indicare le dimensioni del problema.

Si pensi, a titolo di esempio, che l'allargamento a dodici (esclusa quindi la Turchia), rappresenta un aumento della popolazione U.E. del 28,1% e soltanto 4,8% del GDP dell'Unione. Per mettere questi dati in prospettiva, è sufficiente dire che la Polonia e l'Estonia, i Paesi principali nel gruppo orientale dei paesi candidati, hanno un PIL pro-capite che è circa la metà di quello della Grecia (il Paese con il reddito più basso nell'U.E.) ed un terzo del PIL pro-capite tedesco. Se tutti e

dodici i Paesi dovessero confluire nell'U.E., il PIL medio pro-capite dell'U.E. cadrebbe fino all'83% del valore attuale.

Il prodotto interno lordo pro-capite della Polonia è molto più vicino a quello della Federazione Russa e della Bielorussia che non a quello del Portogallo. La decisione di limitare il processo di allargamento agli Stati centro europei, escludendo ad esempio la Russia, che pure per molti aspetti è ad essi economicamente simile e legata da un fitto insieme di relazioni, è probabilmente necessaria, date le dimensioni stesse del Paese, travagliato da ben noti problemi. Ciò rende però l'allargamento una politica in qualche modo priva di grandi prospettive di sviluppo per la Comunità, e tende a limitarne le potenzialità future nell'ambito di un'area, quella della nuova riunificazione europea, a cui in definitiva mancano ancora parti fondamentali dell'Europa storica.

* * *

La Relazione del prof. de Luzenberger segna l'inizio di una stretta attività di collaborazione con la Belarusian State University. In tale contesto, il CUST, in una con l'ISMERFO che ha curato i profili amministrativi, ha organizzato – nell'ambito del programma U.E. per lo sviluppo della società civile – un Seminario internazionale, che si è tenuto a Minsk e a Gomel dal 26 al 30 maggio 2003 sul tema “Learning from the European Union: support for a democratic reform”.

Di tale Seminario si riporta una breve nota dell'Ambasciatore, prof. Luigi Vittorio Ferraris, relatore al Convegno.

LUIGI VITTORIO FERRARIS

(c.s.)

RITORNO DA UNA VISITA DI STUDIO A MINSK

È giusto dare riconoscimento al merito di chi sa guardare più lontano con generoso impegno. Al “Centro Universitario di Studi sui Trasporti” dell'Università di Messina e soprattutto al suo in-